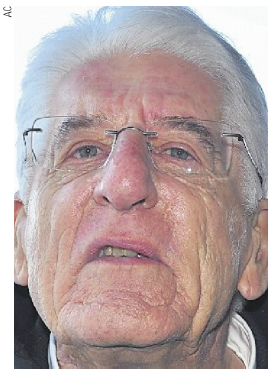
Daniel Mange, professore onorario al Politecnico federale di Losanna è il cantore della velocità ferroviaria

AC



«Lo splendore del mondo si è arricchito di una nuova bellezza: la bellezza della velocità». Citazione dello scrittore italiano Filippo Tommaso Marinetti, capostipite del movimento futurista, che Daniel Mange (foto) ha scelto di mettere in evidenza nel suo libro consacrato alla velocità ferroviaria.

Velocità ferroviaria sostenuta con forza

Il professor Daniel Mange è un appassionato sostenitore dei treni ad alta velocità in Svizzera. Ha deplorato tuttavia la mancanza di ambizione dei progetti dell'Ufficio federale dei trasporti e delle FFS. Il suo libro «Plan Rail 2050» accende il dibattito nel mondo ferroviario svizzero e nella classe politica.

contatto.sev: Perché sostiene la velocità ferroviaria?
Daniel Mange: Perché io sogno una Svizzera completamente integrata nel sistema europeo di rete ad alta velocità con percorsi veloci tra le principali città del nostro Paese.

Ma ci sono i TGV che arrivano dalla Francia e gli ICE dalla Germania...
Sì, ma nel nostro Paese non c'è una vera rete ad alta velocità. C'è la tratta Mattstetten–Rothrist dove si può circolare fino a 200 km/h, la galleria di base del Lötschberg (così come, in futuro, la galleria di base del San Gottardo), dove è possibile raggiungere picchi di 250 km/h. Purtroppo, il potenziale di queste tratte non è sufficientemente sfruttato.

Che cosa suggerisce?
Per farla breve, una linea ad alta velocità est–ovest Ginevra–San Gallo e una linea ad alta velocità nord–sud Basilea–Chiasso.

E che cosa propone per raggiungere questo obiettivo?
Il «Plan Rail 2050» sviluppato nella nostra pubblicazione, è composto da tre tappe: cadenza, frequenza, velocità.

Iniziamo dalla cadenza
Questa è la tappa a corto termine (2020), che corrisponde al programma SIF (Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria). Mira all'obiettivo dell'orario cadenzato coordinato, come raccomandato da Ferrovia 2000, ma più veloce.

Che dire per la frequenza?
Questa tappa punta a medio termine (2030) sulla frequenza ogni quarto d'ora sulle tratte più frequentate. È la tappa che corrisponde grosso modo al programma della Confederazione FAIF-PROSSIF (Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria – Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria).

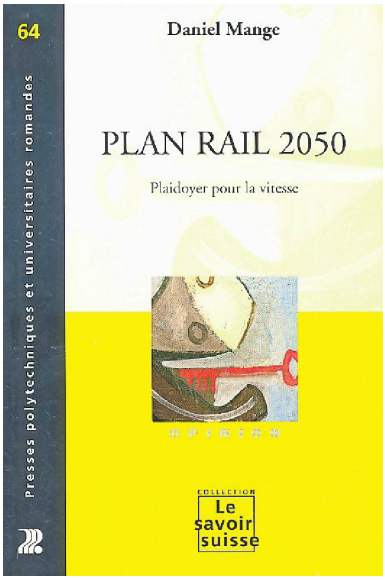
E per quanto riguarda la terza tappa, ossia quella della velocità?
È il nostro orizzonte temporale del 2050. Occorre realizzare due corridoi (est–ovest e nord–sud), dove i treni potrebbero viaggiare a 250 km/h, la velocità di riferimento specificata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) per linee ad alta velocità. Quindi, come potete vedere, i nostri tre passi – cadenza, frequenza, velocità – non cadono dal cielo, corrispondono al programma ufficiale e SIF-FAIF-PROSSIF, come pure alle indicazioni dell'UFT. In fondo non chiediamo nient'altro che l'attuazione dell'alta velocità.

Quindi, concretamente, che

«Sogno una Svizzera completamente integrata nel sistema europeo di rete ad alta velocità con percorsi veloci tra le principali città del nostro Paese.»

Un'opera di riferimento

L'edizione romanda di «Plan Rail 2050» è stata pubblicata nel 2010 presso le edizioni «Presses polytechniques et universitaires romandes», mentre la versione tedesca è stata pubblicata nel 2012 dall'editore Rüegger Verlag. Daniel Mange ha scritto questo libro in collaborazione con una decina di coautori per la versione francese e con una quindicina per la versione in tedesco. «I tre due anni separano le due edizioni e nel frattempo si è parlato di FAIF; è stato pertanto necessario un aggiornamento», ha spiegato il professore. L'edizione in tedesco contempla la prefazione di Ulrich Gygi. Il presidente del Consiglio di amministrazione delle FFS, sottolinea la pertinenza degli argomenti contenuti nel volume, ma deplora che gli autori non abbiano sufficientemente preso in considerazione la realtà finanziaria, fortemente condizionata da restrizioni di budget.



AC

Per il professor Daniel Mange, l'alta velocità ferroviaria migliorerebbe la coesione nazionale: tra Basilea e Chiasso solo 1 h 35 e tra Zurigo e Ginevra 1 h 20.

cosa dovrebbe essere fatto in più rispetto a quanto previsto dall'agenda ufficiale, affinché la Svizzera sia dotata di questi due corridoi ad alta velocità?

Occorre costruire una linea ad alta velocità tra Ginevra e Losanna (che eviterebbe ai treni di attraversare 22 stazioni e 60 scambi) e una linea ad alta velocità tra Roggwil e Altstetten (per evitare i nodi di Olten e Aarau come raccomandato dal comitato Ferrovia 2000). Il traffico su queste due tratte è eccessivamente sovraccarico e non consente l'alta velocità.

L'alta velocità ha un costo molto elevato, come intende finanziarla?

È utile fare un po' di storia. La prima galleria ferroviaria del San Gottardo è stata costruita più di 140 anni fa, principalmente con capitale tedesco e italiano. C'è per esempio la Banca europea per gli investimenti, che mira in particolare a finanziare importanti lavori di infrastrutture. Il partenariato pubblico/privato è pure una possibile chiave per la grande opera.

«Oggi i responsabili delle ferrovie svizzere, il Consiglio federale, le FFS e l'UFT in testa, mancano di visioni. I progetti SIF, FAIF-PROSSIF, mirano solo ad alleviare la rete. L'alta velocità è purtroppo ignorata».

Come è nata l'idea di scrivere «Plan Rail 2050»?

Nel 2008, mi sono per caso imbattuto in uno studio commissionato dalle FFS per un progetto di costruzione di una linea ad alta velocità tra Losanna e Ginevra. Questo studio data del 1975... Ed è stato l'elemento detonatore della pubblicazione «Plan Rail 2050». Oggi i responsabili delle ferrovie svizzere, il Consiglio federale, le FFS e l'UFT in testa, mancano di visioni. I progetti SIF, FAIF-PROSSIF, mirano solo ad alleviare la rete. L'alta velocità è purtroppo ignorata, allorquando sarebbe un formidabile fattore di integrazione in Svizzera; ci avvicinerebbe inoltre alle principali città europee. Questa visione salta all'occhio!

Alberto Cherubini

BIO

Ferrovia, informatica e biologia: stessa logica!

Figlio e nipote di ingegneri, Daniel Mange è nato il 19 luglio 1940 a Losanna. Si appassiona per la ferrovia fin da molto giovane. A soli 14 anni crea la pubblicazione «Modéliste, le petit journal qui va grand train» e diventa corrispondente romando per la rivista francese «La Vie du Rail». Nel 1964 ottiene la laurea in ingegneria elettronica e nel 1968 sostiene la sua tesi di dottorato sulle tecniche digitali. Nel 1969 è stato nominato professore di informatica al Politecnico federale di Losanna. Nel 1987 parte per insegnare alla Stanford University, in California. Oltre alle ferrovie e all'informatica, Daniel Mange è un appassionato di biologia. Sogna di fabbricare robot che imitano il funzionamento degli esseri viventi. Questa trilogia – ferrovia, informatica e biologia – è stata alla base del suo discorso di commiato al Politecnico di Losanna. «C'è un rapporto molto profondo tra treni, informatica e biologia: il treno parte da un singolo binario che si apre in due; al primo scambio scegli di andare a destra o a sinistra, in seguito a due a due il fascio si allarga, finché il vagone giunge a destinazione. Anche l'informatica è una successione di scelte binarie, mentre il DNA una sequenza di geni».

Oggi professore onorario presso il Politecnico federale di Losanna, Daniel Mange è segretario della sezione vodese del CITRAP (Comunità di interesse per il trasporto pubblico). Oltre al futuro ad alta velocità in Svizzera, CITRAP-Vaud si batte anche per il ritorno del tram a Losanna. Daniel Mange vive con la moglie a St-Sulpice; il figlio vive a Berlino. Intanto l'insegnante è tornato a dedicarsi al modellismo: «Sto cercando di automatizzare i miei scambi con un'applicazione su iPad».